Jest nam wzorem



Szer Czarnecki Edward jest wzorowym kierowcą Ludowego Wojska Polskiego. Prowadzi po lśniących w słońcu drogach naszej Ojczyzny wspaniałą „Warszawę”. Samochód jego jest zawsze technicznie sprawny i czysty. W ostatnim kwartale zaoszczędził na nim 21 l paliwa.

Ten zdyscyplinowany i wyszkolony kierowca z honorem wykonujący swoje żołnierskie zadanie, może być wzorem dla każdego kierowcy.

Nr 7 (118)

KIEROWCA

PISMO ŻOŁNIERZY SŁUŻBY SAMOCHODOWEJ - WOJSK PANCERNYCH I ZMECHANIZOWANYCH

ROK SIÓDMY Warszawa, 1 — 15 kwiecień 1954 r.

PODNIEŚĆ DYSCYPLINĘ UŻYTKOWANIA POJAZDÓW W OKRESIE WIOSENNO-LETNIM

Siły zbrojne naszej Ojczyzny wyposażone są w nowoczesny sprzęt bojowy i techniczny. Żołnierze służby samochodowej z każdym dniem coraz lepiej użytkują pojazdy mechaniczne, które ich pieczy powierzyło państwo. Po zimowym okresie szkolenia, następuje najważniejszy okres w szkoleniu wojska — obozy letnie, praktyczny sprawdzian umiejętności żołnierskich. Naszym obowiązkiem jest zabezpieczyć w tym czasie wzorowe użytkowanie wszystkich pojazdów mechanicznych, gdyż od ich sprawności zależy w ogromnej mierze pomyślny przebieg szkolenia całego wojska na obozach,

Dlatego już dziś przygotowujemy się do wykonania zadań w nowych, trudnych warunkach. Nasze samochody, traktory, ciągniki artyleryjskie i motocykle będą musiały uporać się z wieloma trudnościami. Bądźmy przygotowani do pokonywania ich w każdej okoliczności, bez względu na porę dnia oraz warunki atmosferyczne. Toteż już dziś zabezpieczyć musimy nie tylko pełną sprawność techniczną całego parku pojazdów mechanicznych oraz wozów bojowych, ale zapewnić również wysoką dyscyplinę użytkowania pojazdów w ciągu całego okresu wiosenno-letniego.

Ani na chwilę nie możemy zapominać o ogromnej pracy szkoleniowej, jaka stoi w tym czasie przed całym naszym wojskiem. Przecież do sprawnego współdziałania żołnierzy-kierowców z żołnierzami wszystkich rodzajów wojsk i służb, zależy pomyślny przebieg letnich ćwiczeń i wyniki szkolenia. Sprawne współdziałanie ze strony służby samochodowej, zapewnić będą mogły jedynie te oddziały, w których dyscyplina użytkowania pojazdów stoi na wysokim poziomie. Czy to w czasie przemarszów, jakie nas oczekują, czy podczas ćwiczeń, gdy działać będziemy wspólnie z oddziałami innych rodzajów wojsk i służb, wysoka dyscyplina użytkowania pojazdów zapewni nam powodzenie.

Jakże często w okresie letnich ćwiczeń małe pododdziały naszej służby działają w oderwaniu od swych parków samochodowych i baz technicznych. Takie działania wymagają od żołnierzy - kierowców nie tylko całkowitej samodzielności ogromnej inicjatywy i sprytu, lecz przede wszystkim zachowania — zawsze i na każdym miejscu — wpojonej im wysokiej dyscypliny użytkowania. Bez takiej dyscypliny wykonanie zadania staje się niemożliwe.

Rozpatrzmy kilka przykładów:

W czasie zeszłorocznych ćwiczeń szer. Kramiarz, kierowca samochodu ciężarowego, otrzymał rozkaz przewiezienia ważnego zaopatrzenia na „pierwszą linię”. Będąc zbyt pewny siebie szer. Kramiarz nie dokonywał przeglądu pojazdu na postoju. Tymczasem okazało się, że źle zabezpieczony korek zbiornika paliwa został zerwany przez krzewy podczas przejazdu przez las. Przy wstrząsach powstał ubytek paliwa. Samochód trzeba było wziąć na hol. Jednak w terenie jazda w ten sposób okazała się zbyt powolna. Rozkaz nie został wykonany na czas i oddział nie mógł wypełnić swego bojowego zadania.

Albo inny przykład:

Szer. Mizerski nie mógł się pogodzić z tym, że nawet tam, gdzie go nikt nie kontroluje trzeba zachowywać przepisową szybkość jazdy. Przekroczył w czasie jednego przejazdu szybkość i uszkodził swój samochód.

Powodem niewykonania rozkazu przez szer. Kramiarza i uszkodzenia maszyny przez szer. Mizerskiego było naruszenie dyscypliny użytkowania pojazdów, gdyż sądzili, że działając w oderwaniu od swego oddziału i nie będąc kontrolowani mogą bagatelizować przepisy i regulaminy, których treść i sens były im dobrze znane.

Podane przykłady wskazują, że walka o wysoką dyscyplinę użytkowania pojazdów musi być prowadzona wśród żołnierzy - kierowców we wszystkich warunkach, a szczególnie przed wyjazdem na ćwiczenia letnie i obozy. Znajomość działania służby samochodowej w polu, dobre opanowanie zasad obsługi i konserwacja pojazdów oraz pełna samodzielność i inicjatywa w pracy — oto umiejętności, które muszą być na stałe wpojone w każdego żołnierza - kierowcę. Przestrzeganie ich to pewność, że dyscyplina użytkowania nie zostanie naruszona.

W związku z koniecznością podniesienia dyscypliny użytkowania pojazdów mechanicznych jeden z kierowców, szer. Wierciński, powiedział:

„W okresie zimowym starałem się jak najlepiej opanować teorię budowy, konserwację i obsługę samochodu. Obecnie dołożę wszelkich starań, aby mój Zis-150 podczas szkolenia na obozie letnim był zawsze technicznie sprawny i eksploatowany zgodnie z przepisami; będę zawsze przestrzegać wysokiej dyscypliny użytkowania, ponieważ wiem, że od sprawności naszych samochodów zależy w dużej mierze pomyślny wynik letnich ćwiczeń”.

W duchu przestrzegania wysokiej dyscypliny użytkowania pojazdów wychowują żołnierzy - kierowców w oddziałach służby samochodowej nasze organizacje partyjne i ZMP-owskie. Osobistym przykładem wzorowej pracy i służby swych członków, porywają cały skład osobowy oddziału do naśladowania.

Zwłaszcza teraz, gdy przed całym narodem polskim stoją rozległe i odpowiedzialne zadania wysunięte przez II Zjazd Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej, aby jeszcze szybciej podnieść dobrobyt szerokich rzesz ludzi pracy — żołnierze Wojska Polskiego, pragnąc w służbie ludowej Ojczyzny dotrzymać kroku naszej klasie robotniczej — wypełniają godnie powierzone im zadania. Dlatego też dołożą wszystkich sił, aby podnieść na najwyższy poziom dyscyplinę użytkowania pojazdów mechanicznych w okresie wiosenno - letnim

PO II ZJEŹDZIE P.Z.P.R.

II Zjazd Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej był historycznym wydarzeniem nie tylko dla partii, ale i dla całego narodu. Zjazd ten wytyczył drogę budownictwa socjalistycznego, dalszego szybszego poprawienia bytu materialnego mas pracujących. Zjazd ten, cały naród polski powitał nowymi osiągnięciami w wykonaniu planów produkcyjnych, w podniesieniu wydajności pracy, coraz lepszym gospodarowaniem i oszczędnością.

Ludowe Wojsko Polskie pod dowództwem Ministra Obrony Narodowej Marszałka Polski Konstantego Rokossowskiego, za przykładem klasy robotniczej i pracującego chłopstwa powitało II Zjazd nowymi osiągnięciami w wyszkoleniu bojowym i politycznym, w podniesieniu dyscypliny wojskowej jako czynnika, który w głównej mierze decyduje o zwycięstwie. Każdy żołnierz Ludowego Wojska Polskiego rozumie, że najświętszym jego obowiązkiem jest obrona Ojczyzny przed zakusami imperializmu, obrona socjalistycznego budownictwa i pokoju.

Również żołnierze naszego Ludowego Wojska, a w tej liczbie i żołnierze - kierowcy służby samochodowej powitali II Zjazd Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej nowymi osiągnięciami w wyszkoleniu fachowym i racjonalnym wykorzystaniem pojazdów mechanicznych, oszczędnością materiałów pędnych i smarów. Podobnie jak cała klasa robotnicza walczy o oszczędność, o każdy grosz, tak i żołnierze służby samochodowej walczą o każdy zaoszczędzony gram benzyny, o jak najdłuższy okres użytkowania ogumienia i międzynaprawczego przebiegu pojazdów mechanicznych.

Oto kilka przykładów:

Kierowca samochodu szer. Iwanicki, na cześć II Zjazdu zobowiązał się zaoszczędzić na każde przejechane 100 km 2 litry benzyny i swoje zobowiązanie wykonał z honorem. Samochód szer. Iwanickiego jest zawsze sprawny technicznie i ma dobry wygląd. Taki samochód i taki kierowca mogą służyć za wzór dla innych żołnierzy pododdziału oficera R. Oprócz tego szer. Iwanicki jest przodownikiem wyszkolenia bojowego, politycznego i fachowego. Materiał szkoleniowy przyswaja dobrze, a nabyte wiadomości natychmiast stosuje w życiu codziennym.

Albo kpr. Zelwerowicz z oddziału oficera P., który na zebraniu ZMP powiedział: „Wzorując się na naszej bohaterskiej klasie robotniczej, witam II Zjazd Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej nowymi osiągnięciami w dyscyplinie, wyszkoleniu i użytkowaniu pojazdów mechanicznych Dla tego też w imieniu całej swojej drużyny oświadczam, że drużyna nasza będzie wzorową pod względem dyscypliny i osiągnie wysokie wyniki w wyszkoleniu, że w drużynie nie będzie wypadków samochodowych, a kierowcy będą systematycznie oszczędzać materiały pędne i smary”.

Zobowiązanie te kpr. Zelwerowicz i cała jego drużyna wykonuje sumiennie i z wielkim zapałem. W ciągu krótkiego okresu zaoszczędziła ona do 200 l benzyny i smarów i wyeliminowała wypadki samochodowe. Zobowiązanie swoje żołnierze-kierowcy z oddziału oficera P. wykonują i po II Zjeździe, dobrze rozumiejąc, że II Zjazd Partii wytyczył drogę dalszego działania dla całego narodu, a wraz z narodem i dla naszego wojska.

W zrozumieniu uchwał II Zjazdu Partii wytyczną w dalszym działaniu dla całego składu osobowego służby samochodowej, będzie systematyczne podnoszenie poziomu wyszkolenia bojowego i politycznego, podnoszenie dyscypliny wojskowej, a tym samym wzmacnianie gotowości bojowej całego wojska, wzmacnianie siły obronnej Polski Ludowej.

W WALCE O TYTUŁ PRZODOWNIKA WYSZKOLENIA

POMOC STARSZYCH KOLEGÓW

Pięknymi zgłoskami zapisała się w historii wojska pomoc koleżeńska wśród żołnierzy Armii Radzieckiej i Wojska Polskiego. Żołnierze radzieccy razem z polskimi, jedli z jednej menażki, dzielili się kawałkiem chleba i w walce pomagali jeden drugiemu. Starsi koledzy z Armii Radzieckiej pomagali naszym żołnierzom w opanowaniu sprzętu bojowego; szkolili naszych młodych kierowców i dzielili się z nimi doświadczeniami. Ta pomoc koleżeńska wyrosła i scementowała się na gościnnej ziemi radzieckiej i towarzyszyła do zakończenia wojny.

W naszym pododdziale, kpr. Tychulski, kpr. Sałbrut pomagają nam, młodym elewom, w opanowaniu fachowych i politycznych wiadomości. Gdy nie zrozumiałem pracy czterosuwowego silnika zwróciłem się do kpr. Tychulskiego, który cierpliwie wszystko mi wytłumaczył. Teraz zawsze zwracamy się o pomoc do naszych starszych kolegów, którzy nigdy nam jej nie odmawiają.

szer. Pęcieżyński

DO MASOWEGO PRZODOWNICTWA

Niektórzy koledzy naszego pododdziału nie mogli należycie opanować materiału z wyszkolenia politycznego, wskutek czego, mimo że większość kolegów otrzymała oceny dobre i bardzo dobre, ogólna ocena pododdziału była słaba.

W celu naprawienia wytworzonej sytuacji przodujący żołnierze wraz z wykładowcą ofic. Sokołem, postanowili zorganizować koleżeńską samopomoc.

Na wyniki nie trzeba było długo czekać; już po upływie miesiąca koledzy kan. kan. Świca, Piwowarczyk, Piekarz, Ryszczuk, którzy przedtem otrzymywali słabe oceny, dzisiaj otrzymują dobre i bardzo dobre. Należy tu wyróżnić kan. Musielaka i bomb. Rybskiego, którzy poświęcili cały wolny czas, by pomóc słabszym kolegom w nauce.

szer. Rejewski

PRZODUJĄCY ŻOŁNIERZE WSTĘPUJĄ DO ZMP

Ostatnio na otwartym zebraniu Organizacji ZMP w naszym pododdziale zostali przyjęci na członków Organizacji szer. szer. Jachacz, Łapa i Włodarczyk.

Żołnierze ci świecą przykładem innym. Są zdyscyplinowani i wzorowo wykonują swe obowiązki.

Szer. Włodarczyk pochodzi z biednej rodziny chłopskiej. Ojciec jego podczas okupacji walczył w szeregach partyzanckich generała Kowpaka. Ich bohaterskie walki znamy z książki pt. „Karpacki raid”.

St. szer. Jachacz i szer. Łapa przodowali w pracy w cywilu. Teraz wzorowo obsługują swoje wozy i dobrze się szkolą.

Nasi nowi koledzy swą pracą i osiągnięciami zasłużyli na miano ZMP-owców, gdyż miejsce przodujących żołnierzy jest w naszej organizacji.

st. szer. R. Jaskółka

PRZED WYMARSZEM Z GARNIZONÓW



W trosce o sprawne przeprowadzenie czekającego nasze oddziały przemarszu na obozy letnie żołnierze-kierowcy pogłębiają swe wiadomości fachowe zarówno teoretycznie, jak i praktycznie. Na zdjęciu: grupa kierowców pod kierunkiem sierż. Różyckiego omawia na sali motoryzacyjnej rozwinięcie szyku „kolumna marszowa” w mieście.

DOBRZE PRACUJĄ WARSZTATOWCY



Trudne i odpowiedzialne zadania czekają naszą służbę w okresie letnich ćwiczeń. Toteż sprzęt samochodowy musi być zawczasu przygotowany bez zarzutu. Wiedzą o tym żołnierze N-tej Okręgowej Stacji Obsługi, pracując kolektywnie przy naprawie i konserwacji pojazdów. Wyróżniają się tu: szer. Szyndel, Sochacki, Kornadka i Szyszkowiak.

Polityczne zabezpieczenie przejazdu oddziałów na obozy letnie

Wytyczne II Zjazdu Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej, dotyczą nie tylko klasy robotniczej i mas pracujących, ale i ludowego Wojska Polskiego. Wojsko ludowe pod dowództwem bohatera spod Moskwy, Stalingradu, Kurska, Gdyni i Gdańska, Ministra Obrony Narodowej, Marszałka Polski Konstantego Rokossowskiego, stoi na straży pokojowego budownictwa w naszym kraju. Wykonując obowiązek wobec Ojczyzny ludowe Wojsko Polskie systematycznie podnosi swoją wiedzę polityczną i wojskową, po mistrzowsku opanowuje doskonałą technikę, jaka znajduje się na jego wyposażeniu oraz podnosi dyscyplinę wojskową.

Jednym z zasadniczych czynników, który pozwala na doskonalenie wiedzy wojskowej i politycznej w warunkach zbliżonych do warunków bojowych, jest szkolenie na obozach letnich.

Aby rozpocząć szkolenie na obozach letnich trzeba oddziały wojskowe przewieźć tam koleją albo na samochodach. Tak w jednym, jak i w drugim przypadku służba samochodowa będzie miała dużo pracy.

Przejazd na obozy letnie powinien być wykorzystany jako ćwiczenie, gdyż w czasie wojny oddziały wojskowe często są przewożone koleją lub samochodami. Z tego wynika konieczność ćwiczenia wojska w tym kierunku. Techniczna strona przewozu musi być tak zorganizowana, aby była jak najbardziej zbliżona do warunków bojowych. Wszyscy kierowcy i podoficerowie podczas przejazdu, powinni wykonywać swoje obowiązki tak, jakby to było w czasie działań bojowych.

Przygotowując się do przejazdu każdy kierowca i podoficer powinien odpowiednio przygotować swój pojazd mechaniczny i zapoznać się z odnośnymi przepisami i instrukcjami. Powinni również przygotować odpowiednie materiały, potrzebne do umocowania pojazdów na platformach kolejowych. Kierowcy powinni umieć szybko załadowywać i wyładowywać swoje pojazdy, co ma duże znaczenie podczas działań bojowych. Zachowanie dyscypliny marszu i tajemnicy przejazdu ma również duże znaczenie.

Wszystkie prace związane z przejazdem muszą być wykonane zgodnie z planem opracowanym przez szefa służby samochodowej i zatwierdzonym przez d-cę oddziału. Aby prace te wykonać w przewidzianych terminach i to tak, jak wymagają tego przepisy wojskowe, całość przygotowania wyjazdu na obozy letnie powinna być zabezpieczona pod względem politycznym. Polityczne zabezpieczenie przejazdu jest jednym z ważnych ogniw w całokształcie pracy politycznej. Praca polityczna powinna zaczynać się od uświadomienia każdego żołnierza i podoficera o ważności prawidłowo przeprowadzonego przejazdu. Praca polityczna musi być oparta na ogólnym planie zabezpieczenia politycznego przejazdu. Plan taki powinien być sporządzony przez aparat polityczny i zatwierdzony przez dowódcę oddziału. W planie powinno być podane, jak będzie zabezpieczona pod względem politycznym każda praca związana z przygotowaniem i przejazdem na obozy letnie.

W okresie przygotowania się do przejazdu i w czasie samego przejazdu maksymalną pomoc powinna okazać dowództwu również organizacja partyjna i ZMP.

O zadaniach przypadających na poszczególnych żołnierzy — członków partii i ZMP dowiedzą się oni od swych przełożonych. Członkowie partii i ZMP zostaną na zebraniach zmobilizowani do przodowania w przygotowaniu pojazdów mechanicznych do przejazdu i utrzymania wzorowej dyscypliny marszu. Na takich zebraniach aktywistom, członkom partii i ZMP powierzone zostaną ponadto poszczególne zadania, celem zabezpieczenia wzorowego wykonania pracy w różnych dziedzinach, jak: służba regulacji ruchu, służba technicznego zabezpieczenia itp., z konkretnymi zadaniami utrzymania wysokiej dyscypliny, zachowania tajemnicy wojskowej i należytego wywiązania się oddziału z powierzonych zadań. Aktywowi partyjnemu zostanie również powierzone przeprowadzenie gawęd z żołnierzami na takie tematy, jak „dbałość o powierzony sprzęt", „o pomocy koleżeńskiej itp.

Spośród starszego rocznika należy wytypować bardziej doświadczonych żołnierzy, którzy by na gawędzie z żołnierzami podzielili się swoimi doświadczeniami nabytymi podczas podobnych ćwiczeń. Aktywiści ZMP powinni otrzymać zadanie prowadzenia agitacji, zmierzającej do wyjaśnienia każdemu kierowcy wielkiego znaczenia ćwiczeń i mobilizowania żołnierzy do wzorowego wywiązywania się ze swoich obowiązków. Przed członkami kolegium redakcyjnego, należy postawić zadanie popularyzacji najlepiej wywiązujących się ze swoich obowiązków kierowców i specjalistów.

Również na odprawie z kierowcami należy omówić zadania, jakie stoją przed oddziałem w mającym się odbyć przemarszu lub przejeździe wzywając wszystkich do wzorowego wywiązywania się z zadań, jakie postawił dowódca oddziału przed służbą samochodową.

Zebranie całego składu osobowego ma olbrzymie znaczenie wychowawcze. Żołnierze czują się współodpowiedzialnymi za całość zadań stojących przed służbą samochodową i starają się ze wszystkich sił wzorowo wykonać zadania, jakie stawia przed nimi dowódca. Na takim zebraniu żołnierze wypowiadają się zazwyczaj szeroko. Jak wykazuje dotychczasowa praktyka, na zebraniach tych żołnierze biorą na siebie specjalne zadania pomocy słabszym, podejmują zobowiązania jak najlepszego wywiązania się ze swoich obowiązków. Te formy pracy politycznej na odcinku zabezpieczenia przemarszu lub przewozu kształtują świadomość żołnierzy i mobilizują ich do wzmożenia wysiłku.



Gazetki ścienne, „Błyskawice" i ulotki, kierując uwagę żołnierzy na najważniejsze wydarzenia w oddziale, stanowią dobrą formę agitacji. Oto ster. Kunde przygotowuje nowy fotomontaż.

Polityczne zabezpieczenie przejazdu powinno być oparte o wytyczne i wskazania II Zjazdu Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej i rozkazu Ministra Obrony Narodowej. Powinno ono wpajać i umacniać w żołnierzach miłość Ojczyzny Ludowej, bezgraniczne zaufanie i oddanie Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej, miłość do jej Pierwszego Sekretarza tow. Bolesława Bieruta, wpajać poczucie odpowiedzialności za obronę naszej Ojczyzny i pokojowego budownictwa.

nasi korespondenci donoszą

OFICER DUMBLEWSKI

WYCHOWUJE NAS NA PRZYKŁADACH FRONTOWYCH

Doświadczenia, które oficer Dumblewski zdobył w okresie walk frontowych jako st. kierowca w jednym z pułków piechoty, stanowią trwałą podstawę w jego dzisiejszej pracy na stanowisku dowodcy szkolnego pododdziału. Kierując szkoleniem i wychowaniem swych podwładnych, wpaja w nich podstawowe zasady służby samochodowej, biorąc za przykład służbę samochodową z czasów wojny.

Nasze Wojsko dzięki ZSRR posiada najbardziej nowoczesną broń i sprzęt techniczny, który używano w walce z hitlerowskim najeźdźcą. Oficer Dumblewski nieraz opowiada że my, żołnierze służby samochodowej, musimy wiedzieć o wspaniałych zaletach radzieckich samochodów, jakimi posługiwało się nasze wojsko w czasie wojny. Często przytacza przykłady, jak samochody jego pułku piechoty, jadąc po najtrudniejszych zniszczonych drogach frontowych przeszły doskonale szlak bojowy od Sielc do Gdańska poprzez Bydgoszcz i Gdynię.

Podczas zajęć politycznych i gawęd opowiada nam o wspaniałych postępach w uprzemysłowieniu kraju, o naszych nowych fabrykach samochodowych, które rozpoczęły już produkcję, o tym, jak bratni Związek Radziecki udostępnił nam korzystanie z swojej bogatej literatury technicznej. Wpaja w nas uczucie przywiązania i zaufania, szacunek dla tej niezrównanej techniki, którą rozporządza dziś Wojsko Polskie. Nasz dowódca pododdziału na każdym kroku stara się korzystać z doświadczeń, nabytych na froncie i przekazywać je podwładnym. Podczas zajęć w warsztatach przy naprawie samochodów mówi i uczy, jak na przykład naprawiać daną część podczas działań bojowych. Często słyszymy od swego d-cy nazwiska radzieckich kierowców jego frontowych kolegów, którzy byli dumni, że walczą o wyzwolenie bratniej Polski. Te przykłady mówią nam, czym jest prawdziwy patriotyzm i internacjonalizm. Mówi nam także, że zaletą każdego kierowcy samochodowego podczas działań bojowych była żelazna dyscyplina. Ona bowiem jest podstawą sukcesów bojowych, a ważnym jej elementem jest ścisłe przestrzeganie przepisów jazdy i regulaminów.

Takie nastawienie pracy dało nam pewne sukcesy. W pododdziale ofic. Dumblewskiego wyrośli nowi przodownicy wyszkolenia jak: kpr. Badownicy wyszkolenia. Są nimi: kpr. Baczek, kpr. Wala, Cesarz, Wojnar,

kpr. J. Czaja

Przed 10-ciu laty —

„Za wolną, niepodległą, za demokratyczną Polskę. Za Warszawę. Na Berlin"! — takie hasła wypisywali na swych samochodach żołnierze-kierowcy I i II Armii WP w latach wojny. Pod tymi hasłami szły przed 10-ciu laty długie kolumny pojazdów mechanicznych Wojska Polskiego. Dzień i noc, podczas upałów i mrozów, po dobrych i złych drogach, a często pod bombami ścigając się ze śmiercią, prowadzili wytrwale swe samochody kierowcy frontowi. Wiodła ich do boju i pomagała wypełniać trudne obowiązki wizja nowej, naprawdę sprawiedliwej i suwerennej Polski Ludowej. Pomagał w boju z faszyzmem przykład, pomagała przyjaźń radzieckich towarzyszy broni, uczyło zwyciężać wroga doświadczenie niezwyciężonej Armii Radzieckiej, u boku której walczyli nasi żołnierze. Nie poszła na marne krew najlepszych synów naszego narodu przelana w walce Lud polski, prawowity włodarz tych ziem, ujął mocno w swe ręce władzę, aby już nigdy jej nie wypuścić. Nie macochą, lecz matką stała się nasza Ojczyzna dla wszystkich.



Na zdjęciu: Marsz kolumny oddziałów I Armii WP.

Koleżeństwo żołnierskie

Koleżeństwo wśród naszych kierowców budzi podziw. Nie ma w żadnym pododdziale tak mocno rozwiniętego koleżeństwa jak wśród kierowców.

Wspólna praca, wysiłek i trud, leżą u podstaw tego mocnego żołnierskiego koleżeństwa. Nasi żołnierze - kierowcy swoją kolektywną pracą wzbudzają podziw i uznanie, są przykładem dla innych żołnierzy.

Przy każdej okazji jeden drugiemu przychodzi z pomocą, doradza, a czasem wspólnie naprawiają uszkodzoną część lub niesprawnie działający mechanizm.

Wszystkie osiągnięcia zawdzięczają kierowcy kolektywnej, uczynnej pracy i koleżeństwu żołnierskiemu. Utarło się w naszym oddziale powiedzenie, że „koleżeństwa należy się uczyć od kierowców".

Nazwiska tych kierowców są znane w całym oddziale. Są nimi: bomb. Rylski, kan. Rezanko, kan. Świca, kan. Bersztolc, kan. Margaz, kan. Kinkiewicz. Dzięki kolektywnej pracy i dobrze zrozumianemu koleżeństwu na przeglądzie samochodowym otrzymali oni ocenę bardzo dobrą.

Tak pracują nasi kierowcy, pomagając sobie wzajemnie i odnosząc coraz to nowe sukcesy.

ppor. J. Cendrowski

Z doświadczeń radzieckich



W. S. Korenkow
przodujący kierowca radziecki, autor książki: „Moje doświadczenia za kierownicą samochodu Zis-150".

Coraz szerzej rozwija się w całym Związku Radzieckim masowy ruch przodujących kierowców - stachanowców. Ruch ten przynosi rok rocznie socjalistycznej gospodarce ZSRR wiele milionów rubli oszczędności. We wszystkich Republikach Radzieckich dobrze znane są nazwiska inicjatorów współzawodnictwa wśród kierowców. Są to: J. Titow, M. Galinow, W. Korenkow, W. Sawkin, J. Zarubin, A. Szatalin, A. Korsakow, N. Charuzin. Idąc w ślad za nimi tysiące innych kierowców, dzięki sumiennej i systematycznej pracy, uzyskało wybitne sukcesy, przedłużając okresy użytkowania swych pojazdów mechanicznych oraz oszczędzając znaczne ilości materiałów pędnych i części zamiennych.

Metody pracy przodujących radzieckich kierowców - stachanowców są obecnie szeroko popularyzowane nie tylko w ZSRR, ale i poza jego granicami. W rozpowszechnianiu tych metod duże zasługi położył Centralny Klub Kierowców w Moskwie. Wśród licznych form pracy Klubu Kierowców ze specjalnym uznaniem ze strony kierowców i mechaników samochodowych spotkały się narady, dając okazję do wszechstronnej wymiany doświadczeń między kierowcami, zacieśniające współpracę z naukowcami i konstruktorami, omawiające wszelkie nowości techniczne itp.

Nie ma zagadnień z dziedzin eksploatacyjnych, warsztatowych, czy technicznych, ażeby nie zostały one wyczerpująco omówione na terenie Moskiewskiego Centralnego Klubu Kierowców. Wszelkie odczyty, referaty i dyskusje skrzętnie notowane przez uczestników tych narad ukazują się potem w serii książeczek pt.: „Pomoc dla kierowców - stachanowców" i rozsyłane są w tysiącach egzemplarzy po całym kraju.

A oto jeden z ciekawych tematów, jaki wygłosił w Klubie w początkach bieżącego roku kierowca 2. Parku Autobusowego Moskwy N. W. Nowikow. Temat brzmiał:

DOBRE DOTARCIE SAMOCHODU GWARANCJĄ DŁUGIEGO PRZEBIEGU MIĘDZYNAPRAWCZEGO

Jego treść w obszernym streszczeniu była następująca:

„Konieczność uprzedniego właściwego dotarcia pojazdu mechanicznego przed okresem normalnej jego eksploatacji wypływa ze zrozumienia procesów natury mechanicznej zachodzących w tych częściach mechanizmu, które w czasie użytkowania pojazdu znajdują się w ruchu.

Jakie korzyści osiągamy przy prawidłowym przeprowadzeniu okresu docierania:

1) Zwiększając powoli stopień natężenia pracy pojazdu mechanicznego uzyskujemy wystarczającą dokładność w dopasowaniu trących się powierzchni. Fakt ten umożliwia długotrwałą pracę mechanizmów w warunkach normalnej eksploatacji.

2) Usunięte zostają niedokładności w działaniu mechanizmów na skutek zmian kształtów i wymiarów części, spowodowanych przez działanie sił dynamicznych.

3) Usunięte zostają luzy istniejące we wszelkich połączeniach rozłączanych, jak śruby, kliny, podkładki itp.

W celu osiągnięcia wyżej wymienionych korzyści konieczne jest przestrzeganie w okresie docierania następujących przepisów:

1) Kierowcy nie wolno prowadzić samochodu na „pełnym gazie"! W pierwszym okresie docierania należy stosować częściowe otwieranie przepustnicy mieszanki, zwiększając stopniowo wysiłek pracy silnika.

2) W miarę przebytej drogi można stopniowo zwiększać chwilowo dopuszczalną szybkość pojazdu. Rzecz oczywista, że szybkość ta musi być różna dla każdej przekładni skrzynki biegów.

3) W okresie docierania konieczna jest szczególnie staranna obsługa pojazdów.

Ponadto w okresie docierania należy bezwzględnie unikać nadmiernego obciążania pojazdu oraz takich odcinków drogi, których pokonywanie byłoby dla pojazdu zbyt trudne.

W świeżo wyprodukowanych mechanizmach powierzchnie trące nie są jeszcze dostatecznie gładkie. Luz pomiędzy nimi jest zbyt mały aby mogła weń wniknąć wystarczająca ilość smaru (oleju). Na skutek zbyt wielkiego tarcia następuje znaczne rozgrzanie się niedotartego jeszcze mechanizmu. Wtedy olej lub smar zostaje wyciśnięty z luzu pomiędzy przesuwającymi się częściami i w rezultacie może powstać zatarcie się części, połączone zazwyczaj z poważnym uszkodzeniem.

Od zatarcia się mechanizmu może uchronić samochód jedynie ograniczenie jego szybkości. Ciepło, wytwarzające się wówczas w mniejszych ilościach pochłaniane jest przez olej i przewodnictwo cieplne sąsiadujących mechanizmów.

Przy nieprzestrzeganiu ograniczenia, szybkość może ulec również niedopuszczalnemu zmniejszeniu, luz pomiędzy tłokiem a gładzią cylindra, co w konsekwencji doprowadzi do zatarcia się tych części. Natomiast na skutek prawidłowego docierania między trącymi powierzchniami powstaje najmniejszy luz, wypełniony w dostatecznej ilości olejem lub smarem.

Spryt żołnierski WAŻNA ZALETA kierowcy wojskowego



Współczesna walka wymaga od żołnierzy nie tylko mistrzowskiego opanowania swej broni i gruntownej znajomości nowoczesnej techniki wojennej, lecz również wysokich zalet moralno - bojowych, a wśród nich aktywności, inicjatywy, pomysłowości i żołnierskiego sprytu.

Doświadczenia bojowe uczą, że w najcięższych warunkach, nawet w obliczu przewagi wroga wyjście z napotykanych trudności znajdowali zawsze ci żołnierze, którzy przejawiali rozumną inicjatywę i spryt, którzy aktywnie i wytrwale dążyli do wykonania otrzymanych zadań.

Z ostatniej wojny, korespondenci wojenni przekazują nam tysiące przykładów ilustrujących, jak wielką rolę w boju odgrywa aktywność inicjatywa i spryt żołnierski. Oto niektóre z nich.

*

Było to podczas walk na przedmieściu Berlina — Marienfalde. Kapitan Sjery, zgodnie z otrzymaną marszrutą i zadaniem bojowym miał zatrzymać swój dywizjon obok domów zaznaczonych na mapie — dużą, czarną kropką.

Korzystając z deszczu i mgły, nie dojeżdżając do Marienfelde, zawrócił dywizjon na prawo z polnej drogi i poprzez ogrody i cieplarnie doprowadził samochody do płotu obok domów, zaznaczonych kropką na mapie.

Nagłe zjawienie się w ogrodzie podczas silnego deszczu radzieckich żołnierzy, oszołomiło faszystów. Nie zdążyli oni jeszcze odwrócić luf karabinów maszynowych w kierunku dywizjonu, gdy radzieccy żołnierze zeskoczyli już z samochodów i zaczęli bić w nich granatami i z pistoletów maszynowych. Wywiązała się krótka, lecz gwałtowna walka. Hitlerowcy spodziewający się ataku z zupełnie innej strony, zmuszeni zostali do podniesienia rąk.

*

A oto inny przykład. O wielki narożny dom w Berlinie, w którym tkwił silny oddział hitlerowski, toczyły się zażarte walki do późnego wieczora. Dopiero z nastaniem nocy udało się garstce strzelców radzieckich zrobić wyłom w ścianie okalającej podwórze i przedostać się na parter tego domu. Ale hitlerowcy mieli znaczną przewagę liczebną; mieli również lepszą pozycję, bo zajmowali piętra. Nierówna walka toczyła się przez całą noc. Mały oddział radziecki ponosił dotkliwe straty. Kończyły się naboje, żołnierze dusili się w gęstym pyle.

Nagle przez zgiełk walki przedarł się groźny okrzyk: „Hura".

I w tej chwili rozległ się niesłychanie silny wybuch.

Strzelcy oszołomieni, nie wiedząc co zaszło, rzucili się na pierwsze piętro. Hitlerowczy stłoczyli się w kącie i z przerażeniem wytrzeszczali oczy na sufit, ale Rosjanie przyszli z dołu.

Po rozbrojeniu hitlerowców z pierwszego piętra. Radzieccy żołnierze wdarli się na drugie piętro. Wszędzie leżały tu trupy, a kilku pozostałych przy życiu hitlerowców drżało ze strachu.

Wróg był rozgromiony, a jak się niebawem żołnierze dowiedzieli, głównym sprawcą tego był Matwiej Czugunow.

On to, zanim jeszcze położenie radzieckich żołnierzy stało się tak rozpaczliwe, doświadczonym okiem ocenił sytuację, niezauważony wysunął się z parteru i po rynnie wlazł na strych. Był tam wyłom, przez który zobaczył pod sobą na drugim piętrze Niemców. Krzyknął „hura" i z całej siły rzucił w nich wiązką granatów, umożliwiając w ten sposób swoim towarzyszom wykonanie bojowego zadania.

*

Jak widzimy z przytoczonych przykładów, wytrwałe dążenie do wykonania rozkazu przełożonego, uporczywe przełamywanie trudności i przeszkód na drodze do wytkniętego celu oraz twórcze poszukiwanie najlepszych sposobów urzeczywistnienia woli dowódcy — oto w czym winna przejawiać się inicjatywa, spryt i aktywność żołnierza.

I tak jak w czasie wojny aktywność, inicjatywa i spryt żołnierski pozwalały znajdować żołnierzom wyjście z najcięższych nawet sytuacji, pomagały im wykonywać najtrudniejsze zadania bojowe, tak, obecnie powinny one mobilizować żołnierzy do brania na siebie odpowiedzialności za swe działanie i pełnienie służby, ułatwiać im drogę do przodownictwa i mistrzostwa bojowego.

Dla naszej służby, te żołnierskie zalety mają szczególne znaczenie. Jak uczą nas doświadczenia bojowe, od aktywności, inicjatywy i sprytu żołnierzy - kierowców, wykonujących często zadania bojowe w pojedynkę, zależało nieraz życie wielu żołnierzy, a nawet los całych pododdziałów.

Aktywność, inicjatywa, spryt żołnierski nie są bynajmniej cechami wrodzonymi. Zalety te kształtują się w toku szkolenia, w walce z trudnościami, pod wpływem pracy wychowawczej przełożonych i pomocy kolegów.

Źródłem ich jest zawsze świadomość żołnierzy, zrozumienie przez nich swych obowiązków wobec Ojczyzny. Źródłem ich, jest gotowość do znoszenia trudów i znojów życia żołnierskiego, do ofiar i wyrzeczeń, w imię umocnienia obronności kraju i podnoszenia zdolności bojowej naszego Ludowego Wojska.

Dlatego podstawowym i codziennym obowiązkiem żołnierzy — kierowców winno być stałe rozwijanie w sobie, tych nieodzownych w boju zalet żołnierskich jakimi są aktywność, inicjatywa i spryt, wyrabianie w sobie umiejętności szybkiego podejmowania rozsądnej decyzji oraz natychmiastowego wprowadzania jej w życie.

Obowiązkiem natomiast dowódców, ich zastępców do spraw politycznych, organizacji partyjnych i ZMP-owskich oddziałów i pododdziałów służby samochodowej jest udzielenie im w tej pracy nad sobą jak najdalej idącej pomocy.

Zapewni to bowiem wykonanie przez żołnierzy — kierowców każdego najtrudniejszego zadania i przyczyni się do podniesienia gotowości bojowej służby samochodowej, a wraz z nią ludowego Wojska Polskiego.



Podczas pokonywania brodu utknął samochód szer. Goca. Jak go wyciągnąć myśli szer. Nogajski? I już za chwilę wyciąga wóz kolegi na wstecznym biegu

Przed 10-tą rocznicą



Na zdjęciu: zajęcia ze szkolenia politycznego

Wielkie, historyczne są zdobycze naszego narodu, osiągnięte w ciągu pierwszego dziesięcioletcia Polski Ludowej. Jest z czego być dumnym i szczęśliwym, jest co budować i tworzyć, realizując pod przewodem Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej nasz wspaniały Plan 6-letni, plan rozbudowy gospodarki i dobrobytu szerokich mas pracujących. Ale jest i czego bronić przed zakusami podżegaczy wojennych z Waszyngtonu, Watykanu, czy Bonn. Toteż olbrzymia odpowiedzialność ciąży na żołnierzach ludowego Wojska Polskiego. — „Nie zawiedziemy zaufania narodu. odpowiadają dziś niezliczone szeregi przodowników wyszkolenia bojowego, politycznego i fachowego z wszystkich oddziałów naszego Wojska. Ich uczucia i myśli potwierdzone są przez czyny, którymi sa: celujące oceny z wyszkolenia, wysoka żołnierska dyscyplina oraz mistrzowskie opanowanie swej specjalności. Im nie wizja szczęśliwej Polski, ale najprawdziwsza rzeczywistość, każe wszystkie swe siły złożyć w służbie ludowej Ojczyzny.

Sygnały i komendy w marszu

Przy wyjeździe na obozy letnie powstaje konieczność przemarszu względnie przetransportowania całego parku pojazdów mechanicznych koleją. Dlatego też przygotowując się do wyjazdu na obóz letni należy przypomnieć sobie znaczenie komend i sygnałów nadawanych podczas marszu za pomocą chorągiewek. Sygnały te każdy kierowca obowiązany jest znać na pamięć, umieć je odbierać i przekazywać kierowcom jadącym za nimi w kolumnie. Do tego celu używa się chorągiewek koloru czerwonego i żółtego o wymiarach 25 x 30 cm.

Sygnały podawane chorągiewkami w zależności od ich rodzaju dzielimy na: zapowiadające i polecające. Sygnałem zapowiadającym będą na przykład: „kolumna marszowa w prawo" itp., a sygnałem polecającym „Marsz", „Zwiększyć szybkość" itp. Trzeba zwracać szczególną uwagę, by każdy podany sygnał, poprzedzony był sygnałem „Uwaga", który wykonuje się żółtą chorągiewką podnosząc ją pionowo w górę. Komendy podawane dla zmiany kierunku jazdy lub szybkości samochodu muszą być poprzedzane sygnałami „Uwaga", „rób to, co i ja!" Dlatego też uwaga każdego kierowcy podczas marszu w kolumnie powinna być skupiona na żołnierzu-sygnaliście znajdującym się w samochodzie jadącym z przodu. Powyższa okoliczność nie zwalnia kierowców od obserwacji drogi, czynności te możemy przecież pogodzić ze sobą, bez uszczerbku dla bezpieczeństwa jazdy.

Jak wiemy, sygnalistą bywa przeważnie kierowca nie posiadający przydzielonego mu samochodu, dlatego też każdy kierowca wyznaczony do wykonywania tych czynności podczas marszu kolumny winien doskonale zdawać sobie sprawę z wagi wykonywanych przez niego obowiązków.

Podczas marszu kolumny sygnalistom nie wolno pod żadnym pozorem rozglądać się po stronach lub prowadzić rozmowy z kolegami znajdującymi się w samochodzie, gdyż takie zachowanie odwraca uwagę od jadącego z przodu samochodu, którego sygnalista nie powinien spuszczać z oka. Każdy podany sygnał czy komendę należy przekazywać natychmiast do tyłu nie zmieniając postawy, tj. stać stale twarzą zwróconą w kierunku marszu kolumny pamiętając przy tym, że czerwoną chorągiewkę trzyma się zawsze w lewej ręce, a żółtą w prawej.



Na zdjęciu: przed wyjazdem w teren dowódca drużyny samochodowej kpr. Witecki przerabia z kierowcami przekazywanie sygnałów i znaków marszowych.

kierowców - stachanowców

W okresie docierania nie należy przyciskać „pedału do deski" -- to znaczy nie dopuszczać, aby silnik pracował przy całkowicie otwartej przepustnicy mieszanki. Zwłaszcza nie należy trzymać pedału przepustnicy mieszanki dłuższy czas w tym położeniu, gdyż wówczas do silnika wpływa pełna ilość mieszanki, co powoduje powstawanie maksymalnych sił w układzie korbowym silnika. W pierwszym okresie docierania tak dla pojazdów kołowych, jak i gąsienicowych, przepustnica mieszanki powinna być otwarta jedynie do połowy. W praktyce odpowiada to naciśnięciu pedału mniej więcej do połowy jego skoku. Dopiero w późniejszym okresie docierania stopniowo przedłużamy czas jazdy „na pełnym gazie".

Do czasu przebycia 500 km docieranego pojazdu nie wolno obciążać. Przy określaniu wielkości obciążenia bierzemy pod uwagę:

1. Stan nawierzchni szosy.
2. Przy docieraniu w terenie falistym — procent nachylenia szosy. Jeżeli szosa posiada liczne nachylenia, wynoszące po kilka procent, to obciążenie ograniczamy do 50% lub więcej w stosunku do minimalnego.
3. Ewentualne przegrzewanie się silnika w okresie upałów.

Pamiętajmy o tym, że:

1) W okresie docierania powinniśmy zasadniczo jeździć po drogach bitych, o możliwie małym stopniu wzniesienia.

2) Podczas dłuższej jazdy pod górę na niższym biegu, olej w silniku może się rozgrzać co powoduje pogorszenie smarowania. Zaradzić temu można jedynie przez:

a) utrzymywanie we wzorowej czystości zewnętrznej powierzchni miski olejowej silnika

b) ograniczenie obciążenia pojazdu.

O złej obsłudze pojazdu w okresie docierania świadczą następujące fakty:

1. Zagotowanie się wody w silniku.
2. Wzrost temperatury oleju powyżej 80° C
3. Spadek ciśnienia oleju na skutek wzrostu temperatury.

Pamiętajmy, że stosowanie pełnego obciążenia w okresie docierania pogarsza warunki docierania zawieszenia, tj. sworzni, wieszaków, piór resorowych itp. Mogą również ucierpieć przy tym łożyska kół pojazdu.

Pełną swoją moc samochód wykazuje po okresie docierania, czyli po przebiegu 1 000 km.

W okresie docierania należy przestrzegać następujących wskazówek:

a) olej i paliwo muszą być w najlepszym gatunku;

b) nie ruszać z miejsca zanim silnik nie rozgrzeje się dostatecznie i w żadnym razie nie dawać mu szybkich obrotów;

c) nie jeździć z szybkością ponad: 45—50 km/godz. na bezpośrednim biegu, 25—30 km/godz. na trzecim biegu, 14—16 km/godz. na drugim biegu;

d) nie przeciążać silnika. Ładowność samochodu nie może przewyższać 2 000 kg. **Jazda z przyczepą jest niedopuszczalna.** Nie jeździć po głębokim błocie lub piasku.

e) po przebiegu 250—500 km dociągnąć nakrętki śrub głowicy cylindrów specjalnym kluczem;

f) zmieniać olej w misce olejowej silnika po przebiegu 500 i 1 000 km.

W okresie docierania używać (latem) i (zimą) oleju zimowego gatunku. Przy zmianie oleju przepłukiwać oba filtry;

g) wszytkie punkty samochodu posmarować pierwszy raz przed wyjazdem, drugi raz po przebiegu 500 km i trzeci raz po 1 000 km.

Po ukończeniu okresu docierania:

- zmienić smar w obudowie skrzynki biegów i mostu tylnego, uprzednio przepłukując je naftą,
- sprawdzić i wyregulować odstęp między stykami przerywacza i ustawienie zapłonu,
- wyregulować gaźnik na wolne obroty biegu luzem posługując się śrubą regulacyjną na dźwigni przepustnicy mieszanki i wkrętem umieszczonym na pokrywie gaźnika, regulującym ilość powietrza w układzie rozruchowym Przy dokręcaniu wkrętu mieszanka wzbogaca się, przy odkręcaniu — ubożeje,
- sprawdzić poziom elektrolitu,
- spuścić ze zbiornika paliwa i osadnika ustoiny z wody i błota,
- sprawdzić działanie hamulców i wyregulować jeśli całkowite hamowanie następuje w drugiej połowie suwu pedału.



J. I. Titow
inicjator ruchu kierowców - stutysięczników w Związku Radzieckim, bohater pracy socjalistycznej.

* *

Po wysłuchaniu referatu zebrani kierowcy dali licznie wyraz zrozumienia dla podstawowego założenia prelegenta, iż **„okres docierania pojazdu mechanicznego decyduje o całej jego późniejszej pracy i użyteczności".**

Zagadnienie to powinno być i przez wszystkich naszych kierowców w pełni docenione. Zwrócenie bowiem jak najbaczniejszej uwagi na prawidłowość docierania pojazdu (zarówno nowego, jak i po naprawie głównej) daje gwarancję pełnej sprawności technicznej pojazdów mechanicznych, a zatem i zachowania wysokiej gotowości bojowej oddziałów naszego Wojska.



CZOŁGIŚCI przed OBOZEM LETNIM



Wykonując swój zaszczytny obowiązek wobec Ojczyzny, czołgiści w ciągu zimowego okresu szkolenia osiągnęli poważne sukcesy w opanowaniu potężnego i doskonałego sprzętu bojowego, w który naród polski wyposażył swoje wojsko.

Znaczny wzrost przodowników wyszkolenia bojowego i politycznego, osiągnięcie przez wielu czołgistów mistrzostwa w prowadzeniu wozów bojowych i celnego ognia, podniesienie zdolności i gotowości bojowej pododdziałów i oddziałów — to dorobek naszej wytężonej pracy w miesiącach zimowego okresu szkolenia.

Dobrze jednak rozumiemy, że w żadnym wypadku nie wolno nam zatrzymywać się na dotychczasowych osiągnięciach, że sytuacja międzynarodowa wymaga od nas stałego zwiększania czujności i gotowości do obrony naszych granic i niepodległości narodu przed zakusami amerykańskich imperialistów i ich satelitów. Dlatego też z jeszcze większą uwagą i stanowczością przystąpimy do letniego okresu szkolenia na obozach, które odgrywa decydującą rolę w procesie szkolenia czołgistów.

Aby podołać zadaniom szkolenia w okresie letnim i zapewnić osiągnięcie bardzo dobrych wyników, powinniśmy pomóc naszym dowódcom w przygotowaniu odpowiedniej bazy wyszkoleniowej. Bo weźmy na przykład wyszkolenie ogniowe członków załóg czołgów. Wiemy, że mistrzostwo w umiejętności prowadzenia ognia z wozu bojowego stanowi u czołgistów podstawowy warunek ich zdolności bojowej, że wyrobienie u szkolonych trwałej praktycznej wprawy, doprowadzonej drogą ćwiczeń do automatyzmu w wykonaniu, utrwalenie i zachowanie tej wprawy zależy od czasokresu szkolenia, ilości i systematyczności przeprowadzania treningów ogniowych. Aby więc wyrobić taką wprawę i osiągnąć mistrzostwo w prowadzeniu ognia w różnych warunkach, jako ostatecznego celu wyszkolenia ogniowego niezbędna jest odpowiednia baza materiałowa, należycie zaopatrzona w sprzęt i pomoce szkolne.



Wzorowo dba o swój czołg załoga sierż. Michalaka. Toteż już teraz jest pewna, że w czasie letnich ćwiczeń uzyska nowe sukcesy w żołnierskiej służbie.

Jednym z głównych zadań wyszkolenia bojowego, szczególnie ważnym w letnim okresie szkolenia jest bojowe zgrywanie pododdziałów. Należyte wykonanie tego zadania podnosi gotowość bojową naszych oddziałów na jeszcze wyższy poziom. Dlatego też obowiązkiem każdego z nas jest jak najlepsze wykorzystanie letniego okresu do wykonania tego zadania.

Bojowe zgrywanie pododdziałów osiąga się przede wszystkim podczas zajęć z wyszkolenia taktycznego. Dlatego będziemy musieli dołożyć wszelkich starań, aby swoje obowiązki wykonywać w pełnym zakresie, jak w rzeczywistej walce, wystrzegając się wszelkiego rodzaju uproszczeń i ułatwień.

Wskaźnikiem wzrostu wprawy i umiejętności załóg w wykonywaniu zadań ogniowych w składzie pododdziałów będą strzelania bojowe, na których wykonanie będziemy musieli zwrócić maksimum uwagi.

Współczesne warunki bojowe wymagają również od mechaników - kierowców wysokich kwalifikacji w umiejętności prowadzenia wozów bojowych w różnych warunkach terenowych, atmosferycznych i pory dnia. W sprzyjającym okresie obozów letnich wszyscy dowódcy, a przede wszystkim oficerowie służby inżynieryjno - czołgowej, powinni zwrócić szczególną uwagę na podniesienie kwalifikacji mechaników-kierowców przez podwyższenie poziomu metodyki nauczania prowadzenia wozów bojowych i urządzenie czołgowisk zgodnie z wymaganiami obowiązujących instrukcji.

W okresie przygotowań do obozów letnich, szczególną uwagę zwrócić musimy na zagadnienia czujności, na ścisłe przestrzeganie obowiązku zachowania tajemnicy wojskowej i państwowej, czujnego i regulaminowego pełnienia służby wartowniczej oraz przestrzegania wzorowego porządku wojskowego.

Musimy bowiem stale pamiętać, że wrogowie naszej Ojczyzny nasyłają do nas szpiegów i dywersantów oraz wykorzystują niedobitki klas wyzyskujących dla prowadzenia wrogiej, szpiegowskiej roboty przeciwko narodowi i władzy ludowej, że wysiłki szpiegów skierowane są szczególnie na zbieranie wiadomości o wojsku, jego rozmieszczeniu poziomie wyszkolenia, stanu uzbrojenia itp., że przeto zarówno w czasie przejazdu lub przemarszu oddziałów z garnizonów do obozów, jak i w toku samego szkolenia w obozach, konieczna jest jak największa czujność.



Sprawny wóz bojowy i dobrze wyszkolona załoga nie boją się żadnych trudności terenowych i tak, jak w okresie zimowym wykonają wzorowo każde zadanie w czasie letnich ćwiczeń.

Cała praca aktywu, a szczególnie agitatorów w okresie przygotowawczym, powinna w decydującym stopniu przyczynić się do tego, aby każdy z nas we wszystkich trudnych warunkach służby i życia na obozach letnich — w marszu i na poligonie, na posterunku wartowniczym i podczas ćwiczeń taktycznych — świadomie i z pełnym poczuciem odpowiedzialności przestrzegał roty przysięgi wojskowej i postanowień regulaminów Sił Zbrojnych PRL.

Nie powinniśmy również zapominać o pracy z młodym rocznikiem, która winna być nacelowana na wytworzenie u młodych czołgistów entuzjazmu do szkolenia na obozach. Powinni oni uświadomić sobie, że w okresie szkolenia na obozach letnich mają niezwykle sprzyjające warunki do osiągnięcia zaszczytnego tytułu przodownika wyszkolenia i zdobycia odznaki wzorowego czołgisty.

Przygotowując się w ten sposób do szkolenia w okresie obozów letnich zapewnimy sobie i naszym pododdziałom jeszcze wyższe wyniki w wyszkoleniu bojowym i politycznym.

H. K.

Przodujący czołgista

Plut. Warzyński to przodujący mechanik kierowca N-tego pododdziału pancernego. Czołg powierzony jego opiece otacza szczególną troską. Mimo że po mistrzowsku opanował już specjalność, nadal systematycznie doskonali swoje kwalifikacje.

Z umiejętnościami swoimi nie kryje się, a chętnie przekazuje je



Na zdjęciu: plut. Warzyński prz[y] pracy.

swoim kolegom. W parku pracując przy wozie dzieli się z nimi swoimi doświadczeniami. Lubią go za to koledzy i ceni dowództwo. Ostatnio za osiągnięcie bardzo dobrych ocen w wyszkoleniu bojowym i politycznym, za szczególną troskę o sprzęt oraz wysokie zdyscyplinowanie, został awansowany do stopnia plutonowego. Z osiągnięć plut. Warzyńskiego dumny jest jego pododdział, dumna jest z niego organizacja ZMP-owska, której jest on aktywnym członkiem.



Doskonalmy mistrzostwo PROWADZENIA SAMOCHODU

Kończy się okres bojowego, politycznego i fachowego szkolenia zimowego. Szeregowcy i podoficerowie służby samochodowej uzupełnili i udoskonalili swą wiedzę oraz zdobyli nowe wiadomości. Ale szkolenie zimowe jest tylko jedną fazą szkolenia, w którym pogłębiamy wiedzę teoretyczną, natomiast z chwilą wyjazdu na obóz letni wiadomości otrzymane zimą trzeba będzie zastosować w terenie, nabyć tam i sprawdzić umiejętności praktyczne i zdobytą wiedzę teoretyczną.

Z doświadczeń ubiegłych lat wiemy, że wielu młodych kierowców doskonale prowadzących maszyny po asfaltowych szosach niejednokrotnie ma trudności przy prowadzeniu samochodów w terenie.

Na odcinku służby samochodowej, w świetle wykonania zadań na obozach letnich wysuwa się na jedną z naczelnych pozycji szkolenie się w jeździe terenowej. Opanowanie tej umiejętności jest niezbędne dla każdego kierowcy w warunkach bojowych. Celem tego artykułu jest podanie praktycznych wskazówek w jeździe terenowej.

Prowadzenie samochodu **w terenie falistym** wymaga od kierowcy skupionej uwagi, szybkiej orientacji i natychmiastowego reagowania na wszystkie zjawiska utrudniające normalną jazdę. Podstawowe zasady prowadzenia samochodu w terenie falistym są następujące:

wzniesienia należy pokonywać po linii prostej, a nie pod kątem. Jeśli teren na to pozwala, należy uprzednio możliwie jak najwięcej rozpędzić samochód. Jeśli wzniesienie jest bardzo strome przed rozpoczęciem pokonywania wzniesienia włączyć napęd na przedni most i przejść na niższy bieg, aby nie dopuścić do zatrzymania się samochodu na wzniesieniu. Zjeżdżając ze spadów, o ile nie są one zbyt strome, zdejmujemy nogę z pedału przepustnicy mieszanki. Dojeżdżając do stromego i długiego spadku należy zmniejszyć szybkość, włączyć niższy bieg i zjeżdżać na przymkniętej przepustnicy mieszanki.

Niekiedy zaleca się całkowicie zamknąć przepustnicę mieszanki i hamować silnikiem. Kierowco! Pamiętaj. Spad należy pokonywać na tym samym biegu, na jakim pokonywano wzniesienie. Na zakrętach należy zawczasu zmniejszyć szybkość, a na ostrych zakrętach prócz tego włączyć niższy bieg.

Prowadząc samochód **w terenie piaszczystym**, należy włączyć obydwa mosty. W razie zatrzymania samochodu na piaszczystej drodze należy, przy ponownym rozpoczęciu jazdy, wolno ruszać z miejsca, nie dając silnikowi szybkich obrotów i nie dopuszczać do poślizgu kół i ugrzęźnięciu ich w piasku. Po ruszeniu z miejsca natychmiast przechodzimy na następny wyższy bieg, nie przeciążając jednak silnika. Nie wolno wykonywać ostrych zakrętów przednimi kołami, zwłaszcza przy ruszaniu z miejsca, gdyż powstający przy tym dodatkowy opór zmniejsza siłę pociągową kół, powodując ich poślig. Skręcamy stopniowo, wykonując znacznie większy łuk niż na twardym gruncie. W razie poślizgu kół, lepiej nie próbować ruszać do przodu, gdyż koła jeszcze bardziej ugrzęzną w piasku. W tym przypadku włączamy tylny bieg i staramy się wyprowadzić samochód na twardy grunt, skąd można byłoby ruszyć naprzód. Jeśli teren na to nie pozwala, umacniamy ciężki odcinek drogi podręcznym materiałem (darnina, gałęzie, chrust, deski itp.).

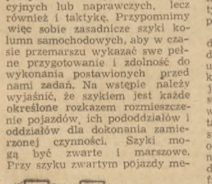
Podczas jazdy **w terenie błotnistym** (np. podmokłe łąki) nie wolno zmniejszać szybkości i zatrzymywać samochodu, gdyż wznowienie jazdy po zatrzymaniu się jest trudne ze względu na zmniejszoną przyczepność kół oraz niemożliwość wykorzystania pełnej siły pociągowej samochodu. Jałowe obracanie się kół na skutek poślizgu może spowodować zdarcie górnej warstwy gruntu (darniny) następstwem czego może być ugrzęźnięcie samochodu w błocie. Dlatego też przy rozpoczęciu poślizgu kół natychmiast przerywamy jazdę do przodu i staramy się wyprowadzić samochód tylnym biegiem, a jeśli to nie pomaga wzmacniamy grunt, podkładając pod koła przygotowane „mostki" lub inny podręczny materiał. W razie gdyby te dwa sposoby nie dały rezultatu musimy ugrzęźnięty samochód wyciągnąć za pomocą innego samochodu lub ciągnika. Błotniste odcinki drogi lub terenu, o ile są one nie długie i nie mają wybojów, kamieni i innych przeszkód mogących spowodować uszkodzenie samochodu, pokonujemy na niższej przekładni z zmniejszoną szybkością, nie dopuszczając do zatrzymania się lub zmniejszenia szybkości dla przełączenia biegów. Jednak zanim wjedziemy na taki odcinek, wskazane jest zatrzymać samochód na suchym gruncie, wysiąść, dokładnie obejrzeć błotnisty odcinek i w razie potrzeby wzmocnić go lub znaleźć objazd.

kpt. K. Wietrzykowski



SZYKI KOLUMNY SAMOCHODOWEJ

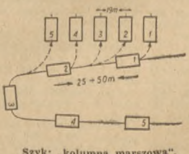
Niedługi stosunkowo okres dzieli nas już od wymarszu na obozy letnie. Zakres wiadomości jakie każdy z nas musi posiadać, by w czasie przemarszu dobrze wywiązać się ze swych obowiązków jest bardzo szeroki. Znać musimy bowiem nie tylko zasady eksploatacji w okresie wiosenno-letnim, czy przeprowadzanie prac konserwacyjnych lub naprawczych, lecz również i taktykę. Przypomnimy więc sobie zasadnicze szyki kolumn samochodowych, aby w czasie przemarszu wykazać swe pełne przygotowanie i zdolność do wykonania postawionych przed nami zadań. Na wstępie należy wyjaśnić, że szykiem jest każde określone rozkazem rozmieszczenie pojazdów, ich pododdziałów i oddziałów dla dokonania zamierzonej czynności. Szyki mogą być zwarte i marszowe. Przy szyku zwartym pojazdy mechaniczne rozmieszcza się wzdłuż frontu i w głąb, w odległościach i odpowiednich odstępach ustalonych regulaminem. Szyk zwarty stosuje się do rozmieszczenia pojazdów w miejscu i marszu.



Szyk rozwinięty.

Przy **szyku marszowym** pojazdy i pododdziały ustawia się jeden za drugim w odległościach ustalonych regulaminem lub rozkazem dowódcy. Szyk marszowy jak określa to sama nazwa, stosuje się do marszów. Z kolei omówimy **szyk rozwinięty**, będzie to taki szyk w którym pojazdy stojąc jeden obok drugiego w odstępach określonych regulaminem lub rozkazem dowódcy, znajdują się na jednej linii wzdłuż frontu. Samochód d-cy znajdować się winien zawsze na prawym skrzydle.

Kolumna marszowa jest szykiem, w którym pojazdy podążają jeden za drugim w ustalonym porządku regulaminowym lub rozkazem dowódcy; w tym wypadku samochód d-cy znajduje się na czele kolumny. Jednym zasadniczym warunkiem sprawnego marszu naszej kolumny samochodowej jest należyte przestrzeganie odległości pomiędzy poszczególnymi pojazdami. I tak odległości te winny wynosić między samochodami 25 do 30 mtr, między plutonami 100 — 150 mtr i kompaniami 300 —



Szyk: „kolumna marszowa".

500 mtr. Jeżeli chodzi o odległości między większymi oddziałami to określa się je już w godzinach. W czasie jazdy nocnej lub podczas mgły odległości te należy zmniejszać, natomiast przy jeździe po drogach zakurzonych odległości powiększa się.

Po sprężystym opanowaniu zbiórki i zmiany szyków w drużynach samochodowych oraz większych pododdziałach, możemy być pewni, za sprawny przejazd naszych jednostek na obozy letnie.



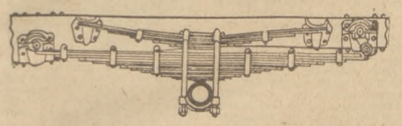
PRACUJEMY w warsztacie –

NAPRAWA RESORÓW

Pomimo, że samochód był eksploatowany przez całą zimę bez widocznych braków, nie są wykluczone poważne uszkodzenia resorów, jak pęknięcie jednego lub wielu piór spowodowane przeładowaniem samochodu lub jazdą w terenie wyboistym. Gdy mamy wątpliwości, co do stanu piór resorowych, rozbieramy resor i przeprowadzamy oględziny każdego pióra. Przed przeprowadzeniem oględzin oczyszczamy pióra z kurzu i rdzy za pomocą szczotki drucianej. Oględziny mają na celu stwierdzenie trudno dostrzegalnych pęknięć pióra.

Pióra nie posiadające pęknięć poddajemy zabiegowi mającemu na celu polepszenie ich właściwości mechanicznych tak zwanemu młotowaniu. Polega ono na przekuciu pióra młotkiem w temperaturze 40 — 50° C. Przy młotowaniu zwiększamy nieco krzywiznę piór.

Po młotowaniu oraz naprawie i



Tylny resor główny i pomocniczy samochodu GAZ-63.

Pióra pęknięte i złamane zastępujemy nowymi o odpowiednich wymiarach. Krzywiznę nowego pióra najlepiej sprawdzać na szablonie, których komplet powinien sobie sporządzić warsztat naprawczy. Nowe pióra wykonujemy sami, stosując się ściśle do wskazań wytwórni danego typu samochodu odnośnie materiału i obróbki cieplnej piór resorowych.

Pióra, które uległy trwałym odkształceniom przekuwamy na gorąco nadając im odpowiednią krzywiznę według szablonu i poddając obróbce cieplnej według wskazań wytwórni.

wymianie uszkodzonych piór, kompletujemy resor, smarujemy poszczególne pióra smarem grafitowym i składamy go, zakładając strzemiona.

Resory, których pióra nie są uszkodzone wymagają tylko oczyszczenia i nasmarowania po uprzednim rozluźnieniu piór przy zdjętych strzemionach. Po nasmarowaniu resor składamy.

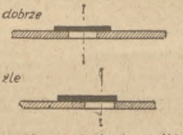
Pamiętajmy, że od stanu resorów zależy pewność i bezpieczeństwo jazdy i dlatego sprawdzenie i naprawę piór przeprowadzimy bardzo starannie.

por. J. Misiąg

PAMIĘTAJMY O OGUMIENIU

Zależnie od warunków, w jakich pracował samochód w okresie zimowym uszkodzenia ogumienia mogą być częstsze lub zdarzać się rzadziej.

Naprawę dętek, która jest znacznie łatwiejsza od naprawy opon, przeprowadzamy sami w warsztacie wyposażonym w węglowy piec do wulkanizacji dętek. Naprawę dętek rozpoczniemy od dokładnego sprawdzenia dętki. Jeżeli przy oględzinach zewnętrznych nie zauważymy uszkodzeń, a mimo to dętka przepuszcza, zanurzamy ją w wodę i obserwujemy, gdzie wydostają się pęcherzyki powietrza. Miejsca te znaczymy ołówkiem kopiowym. Następnie dętkę suszymy i przygotowujemy do wulkanizacji. Przygotowanie polega na przetarciu powierzchni dętki wokół uszkodzenia na ściernicy (aby powierzchnię tę uczynić szorstką),



Sposób nakładania łatki

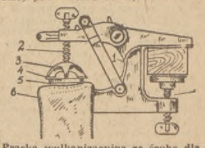
oczyszczeniu jej szczotką drucianą i szmatką zmoczoną w benzynie. Oczyszczoną powierzchnię smarujemy dwukrotnie klejem i po każdym nasmarowaniu suszymy około 40 min.

Podobnie postępujemy z łatkami wykonanymi ze starych dętek. Należy zwrócić uwagę, że łatki ze starych dętek powinno się stosować do naprawy uszkodzeń dłuższych od 30 mm. Do naprawy uszkodzeń mniejszych i przebić należy używać nie wulkanizowanej gumy dętkowej o grubości 2 mm. Grubość łatek ze starych dętek powinna być równa grubości naprawianej dętki.

Jeżeli dętka jest uszkodzona na długości ponad 300 mm., to uszkodzoną część dętki wycinamy i wstawiamy nowy odcinek, przygotowany ze starej dętki tego samego wymiaru.

Efekt samej wulkanizacji zależny jest od temperatury i czasu wulkanizacji oraz wielkości nacisku na dętkę. Aby uzyskać odpowiednią temperaturę wulkanizacji (140—145° C), należy doprowadzić ciśnienie pary w kotle urządzenia do wulkanizacji do 4 at. Nacisk, jaki należy wywrzeć na dętkę powinien wahać się w granicach 4—5 kg/cm^2. Czas wulkanizacji może być różny. Jeżeli stosujemy gumę surową, powinniśmy stosować się do wskazówek wytwórni surowca. Jeżeli takich danych nie posiadamy, np. w wypadku stosowania łatek wykonanych ze starych dętek, przeprowadzamy próbę z kilkoma łatkami dając każdej z nich inny czas wulkanizacji. Orientacyjnie czas ten w temperaturze 140 — 145°C powinien wynosić 15—20 min.

Dobrze nałożona łatka powinna być szczelna i dobrze przylegać na całej pow[...]chni do dętki.



Praska wulkanizacyjna ze śrubą dla przymocowania do miejsca pracy.

1 — praska; 2 — śruba dociskowa; 3 — widełki; 4 — miseczka metalowa z kostką wulkanizacyjną; 5 — łatka gumowa; 6 — dętka samochodowa; 7 — śruba przymocowująca praskę do miejsca pracy; 8 — deska.

JAK UŻYWAĆ WIERTŁA-NARZYNKI-GWINTOWNIKA

Jednym z podstawowych narzędzi używanych w warsztacie mechanicznym jest wiertło. Czy jednak zawsze pamiętamy jak należy je stosować w pracy, jak przechowywać, konserwować i wreszcie jak przedłużać jego żywotność zachowując pełną jego wartość użytkową? Więc przypomnijmy sobie.

Nowoczesne wiertło spiralne, frezowane, wykonane jest ze stali szybkotnącej. Charakteryzuje je: średnica i wielkość kąta pochylenia spirali — zależna od rodzaju materiału, w którym wiercimy. I tak do wiercenia w mosiądzu użyjemy wiertła o kącie 35°, w żeliwie i stali 40°, natomiast w metalach lekkich 40 — 50°.

Niewłaściwy dobór wiertła powoduje nie tylko dodatkowe trudności w pracy (grzanie się wiertła, przedłużenie czasu wiercenia) oraz niewłaściwe wykonanie otworu (rozbity, nie cylindryczny, pozadzierany), lecz także szybkie zużywanie się wiertła.

Co jednak mamy robić kiedy wiertło się stępi? Otóż ostrzenie wiertła jest zagadnieniem poważnym i o tym trzeba pamiętać. Ostrzenie wiertła odbywa się w specjalnym przyrządzie (uchwycie) umożliwiającym ustawienie ostrza wiertła pod właściwym kątem. Do ostrzenia wierteł wykonanych ze stali szybkotnącej używa się tarcz elektrokordunowych. Podczas ostrzenia należy unikać zbierania zbyt grubej warstwy, gdyż wtedy mogłoby nastąpić silne zagrzanie się krawędzi tnącej, a zatem jej wyżarzenie i odpuszczenie.

Najczęściej spotykane błędy przy ostrzeniu wiertła są:

1) nierówna długość krawędzi tnących skutkiem czego wiertło zacina się podczas pracy, otwór wywiercony posiada większą średnicę niż wiertło;
2) nierówne kąty krawędzi tnących (efekt — jak wyżej);
3) nierówne kąty tylnego zaszlifowania (efekt — jak wyżej).

Wiertła prawidłowo zaostrzone, właściwie używane, zachowują dość długo swoją sprawność, należy jednak dbać o ich właściwe przechowywanie. Przechowywać wiertła należy tak, aby na całej swej długości nie stykały się z przedmiotami twardymi. Najlepiej przechowywać je w futerałach ze skóry lub filcu bądź w stojakach drewnianych z wywierconymi w nich otworami o średnicy poszczególnych wierteł, w które zatykamy wiertła chwytami.

Innym narzędziem, z którym najczęściej spotykamy się w warsztacie jest gwintownik i narzynka.

Komplet gwintowników składa się z trzech sztuk o różnej średnicy podziałowej. Kompletu takiego używamy do gwintowania otworów długich, natomiast do otworów krótkich (np. nakrętka) możemy użyć z powodzeniem gwintownika pojedynczego, który jest wydajniejszy i łatwiejszy w pracy, lecz mniej dokładny. Ważnym zagadnieniem wpływającym na żywotność gwintownika czy narzynki jest smarowanie ich właściwym płynem podczas pracy.

SPAWANIE I LUTOWANIE POŁĄCZEŃ RUROWYCH

Jedną z często spotykanych czynności warsztatowych jest naprawa układu chłodzenia, układu paliwowego i wydechowego.

Podstawowym zagadnieniem przy wykonywaniu tych prac jest lutowanie lub spawanie wszelkiego rodzaju rur, króćców czy zbiorników.

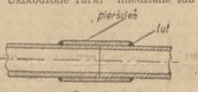
Przystępując do lutowania czy spawania przewodów rurkowych trzeba zdecydować:

1) jaki sposób naprawy zastosować w zależności od rodzaju uszkodzenia i materiału z jakiego wykonana jest rurka,

2) w jaki sposób przygotować uszkodzony przewód rurowy do naprawy,

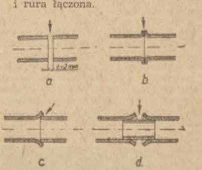
3) Jak wykonać samą naprawę.

Uszkodzone rurki miedziane lub mosiężne o małych średnicach wewn. i cienkich ściankach łączymy następującymi sposobami:



Rys. 1.

— nakładamy na oba końce pękniętej rurki pierścień (wycięty kawałek rurki o odpowiedniej średnicy) i oblutowujemy go z obu stron (rys. 1),
— koniec pękniętej rurki doprowadzającej opiłowujemy gładko tworząc stożek 20° — 25°. Drugi koniec roztłaczamy (np. za pomocą przebijaka) również na stożek, lecz o nieco większym kącie. Stożek rurki doprowadzającej winien dokładnie pasować do najmniejszej średnicy rurki roztłoczonej i wchodzić w nią około 5 mm głęboko. Różna rozwartość stożków obu końców rurki pozwala po ich złożeniu na swobodne przenikanie lutowia i dokładniejsze połączenie.
— o ile pęknięcie jest nie na całej średnicy rurki bądź biegnie wzdłuż rurki, dobre rezultaty daje nałożenie na oczyszczone uprzednio pęknięcie grubszej warstwy lutowia. Rury o średnicach większych, stalowe, mosiężne lub miedziane możemy spawać acetylenem. Rury takie pęknięte na całej swej średnicy przygotowujemy do spawania w sposób uwidoczniony na rysunku. Przy spawaniu rur miedzianych o większych średnicach należy pamiętać o skurczu spoiny występującym podczas jej stygnięcia. Aby uniknąć przewężenia powstałego wskutek skurczu spoiny należy rurę przed spawaniem wywinąć (rozłożyć na obu spawanych końcach). Przy większych średnicach rur można uzyskać wyrównanie zwężonej średnicy przekuwając spoinę. Niebezpieczny, ze względu na przewężenie jest również przetop spoiny. Skutecznym sposobem przeciwko przetopowi jest umieszczenie wewnątrz rury spawanej (pod pęknięciem) pierścienia wykonanego z tego samego materiału, co i rura łączona.



Studzenie spoin w każdym wypadku winno odbywać się wolno, najlepiej na powietrzu. Szybkie ostudzenie spoiny powoduje jej [...]ruchość.

Do spawania rur miedzianych i mosiężnych w celu otrzymania dobrej, mocnej spoiny należy używać proszku (topnika) znajdującego się w handlu.

Spawanie kolanek, łączników, króćców itp. lanych z żeliwa odbywa się przy użyciu miedzi lub mosiądzu jako spoiwa. Szczególną uwagę przy tym należy zwrócić na wywiercenie otworów na końcach pęknięcia (o ile ono nie jest na całym obwodzie), gdyż nie wykonanie ich może spowodować powiększenie się pęknięcia w czasie nagrzewania żeliwa.

por. inż. Z. Więckowski

PRZODUJĄCY SPECJALIŚCI



Akumulatory to specjalność kpr. Rogalskiego. Ponieważ oddaje tylko akumulatory pierwszorzędnej jakości i w stu procentach sprawne, koledzy nazwali go „majstrem akumulatorowni".

*

Szer. Podawacz jest nie tylko wzorowym specjalistą. Umie on poza tym zmobilizować kolegów do pracy, umie ich porwać swoim przykładem. Z jego inicjatywy podjęto większość zobowiązań w N-tym pododdziale.



Nowe zadania stanęły przed kierowcami w związku z przejściem na eksploatację wiosenno-letnią. Wielu kierowców mając na uwadze ogrom pracy, jaki niesie ze sobą ten okres, zawczasu zabrało się energicznie do pracy. Sprawdzili więc układ smarowania zmieniając olej, przeglądnęli dokładnie filtr olejowy, przemyli chłodnicę. Żaden zespół nie został pominięty. Każdy bowiem kierowca wie dobrze, że po eksploatacji samochodu w trudnych warunkach zimowych pojazd wymaga dokładnego sprawdzenia.

Jednak takie czynności jak regulacja gaźnika i wiele innych których kierowcy sami przeprowadzać nie mogą, należą do specjalistów naszej służby: mechaników, elektryków itd.

Na zdjęciach obok widzimy właśnie czterech takich specjalistów, którym wielu kierowców w oddziale oficera P. zawdzięcza sprawną pracę swoich samochodów. Są to: kpr. Rogalski Jan — elektryk, kpr. Hopee Stanisław — tokarz-mechanik, szer. Podawacz Teodor — mechanik oraz st. szer. Żurek Stefan — mechanik.

Prace swoje wykonują oni zawsze bardzo starannie. Tak, że gdybyśmy chcieli ocenić ich pracę według powiedzenia: „pokaż mi swój samochód, a powiem ci kim jesteś", to już na podstawie oceny każdej wykonanej przez nich naprawy musielibyśmy stwierdzić, że są oni wzorowymi specjalistami z honorem wykonującymi wszystkie zadania jakie stawia przed nimi dowództwo. Kierowcy i specjaliści naszej służby winni brać z nich wzór, jak należy przekuwać w czyn słowa żołnierskiej przysięgi.

W. D.



Z pod ręki, a właściwie z tokarni kpr. Hopee wychodzi niejedna część potrzebna do pełnej sprawności samochodu. Dziełem jego rąk są również komplety linek ssania i gazu ręcznego dla samochodu Zis-5

*

St. szer. Żurek jest mechanikiem zdyscyplinowanym, pracowitym i nadzwyczaj starannie wykonującym każdą pracę. Chętnie pomaga w pracy kierowcom, mobilizuje ich do pomagania sobie wzajemnie.



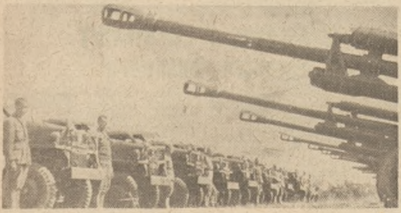
Z TRADYCJI NASZEJ SŁUŻBY

Na frontowej drodze



Był rok 1943. Jeszcze na swej ziemi ojczystej żołnierze Armii Radzieckiej toczyli zwycięskie boje z faszystowskim najeźdźcą, gdy na apel Związku Patriotów Polskich w ZSRR, poczęły ściągać z najdalszych Republik Radzieckich do miejsc formowania się I Dywizji imienia Tadeusza Kościuszki tysiące naszych rodaków. Przybywali znajdujący się na wychodźctwie polscy robotnicy, chłopi i inteligenci. Wiodło ich nieprzeparte pragnienie, aby za przykładem niezwyciężonej Armii Radzieckiej bić niemieckich faszystów, aby najkrótszą drogą dotrzeć do Polski i wyzwolić ją od okupantów oraz rodzimych kapitalistów i obszarników

Tak rozpoczęła się frontowa droga wielu tysięcy najlepszych synów narodu polskiego. A gdy już w roku następnym wyruszali w tak bardzo upragniony bój stanowili pierwsze oddziały przyszłego Ludowego Wojska Polskiego, zaopatrzone w najnowocześniejszą broń, sprzęt i wyposażenie. W sprzęcie bezinteresownie przekazywanym I Dywizji przez Armię Radziecką nie zabrakło nowoczesnych pojazdów mechanicznych wyprodukowanych rękoma radzieckiego robotnika. Były tam samochody ciężarowe i osobowe, traktory i ciągniki artyleryjskie, motocykle i samochody specjalne, będące ostatnim wyrazem techniki. Tak powstały pierwsze polskie oddziały służby samochodowej. Jednocześnie rozpoczęło się pod kierownictwem radzieckich instruktorów intensywne szkolenie kadr żołnierzy-kierowców i specjalistów samochodowych. Zorganizowano polowe warsztaty naprawcze oraz składnice części zamiennych



Wzorowo obsługiwali swe samochody kierowcy - Kościuszkowcy, toteż znajdowały się one zawsze w pełnej gotowości bojowej. Na zdjęciu: poranny apel samochodowy w pododdziale artylerii I Dywizji im. T. Kościuszki

Zdjęcie archiwalne

Na swój pełen chwały szlak bojowy wstąpiła I Dywizja imienia Tadeusza Kościuszki już jako zmotoryzowana, w pełni nowoczesna jednostka. Szlak ten, na którym walczyli również żołnierze służby samochodowej, prowadząc swe wspaniałe samochody, ciągnie się od Lenino przez Żytomierz, Kiwerce, Chełm i Lublin.

Polscy żołnierze-kierowcy brali udział w walkach o wyzwolenie Warszawy, Bydgoszczy, Gdyni, Gdańska i Kołobrzegu, w przełamaniu Wału Pomorskiego, w forsowaniu Nysy, w bitwach o Drezno, Budziszyn, Pragę czeską i Berlin.

Bodźcem dla osiągnięcia wspaniałych sukcesów przez żołnierzy I i II Armii WP, a wśród nich i kierowców służby samochodowej był głęboki patriotyzm i świadomość, że w oparciu o Armię Radziecką i ścisły sojusz z Krajem Zwycięskiego Socjalizmu wyzwolą oni Polskę z pęt hitlerowskiej niewoli i uwolnią od panowania rodzimej reakcji.

Kierowcy-Kościuszkowcy z dumą przekazują swym młodszym kolegom piękne przykłady męstwa i bohaterstwa, których dokazali najdzielniejsi żołnierze służby samochodowej WP w latach walki z faszystowskim najeźdźcą.

MIĘDZY OKĄ I WISŁĄ

Wiecznie żyć będzie pamięć o bohaterskich kierowcach I Dywizji, dowożących amunicję do pierwszych linii w bitwie pod Lenino. Nieprzyjacielski ogień kładł się murem rozpalonego żelaza pomiędzy atakującymi faszystowskie okopy jednostkami polskiej piechoty a tyłami, skąd podwożono bezustannie amunicję. Pomimo to nasi kierowcy prowadzili swe samochody na najbardziej wysunięte pozycje, śmiało przebywali najtrudniejsze odcinki i bezdroża oraz ewakuowali rannych towarzyszy do szpitali polowych na zapleczu.



Należy wymienić chłodnicę. Nawet w warunkach marszowych każdą naprawę pojazdu wykonywali kierowcy I Armii Wojska Polskiego sprawnie i dokładnie.

Zdjęcie archiwalne.

W okresie poprzedzającym całkowite uwolnienie Warszawy przez Armię Radziecką i oddziały I Armii WP, kierowcy - Kościuszkowcy mieli do wykonania szczególnie ciężkie zadania. Była mroźna zima. Drogi i pola pokrywał głęboki śnieg. Utrudniało to znacznie szybkie poruszanie się kolumn 1 i 2 samodzielnego Batalionu Samochodowego. Ale trudności te pokonały żołnierska pomysłowość i spryt. Kierowcy przygotowali sobie zawczasu doskonałe łańcuchy przeciwślizgowe, umożliwiające jazdę zarówno na gołoledzi jak i w kopnym śniegu. Łańcuchy łatwe do zakładania i zdejmowania spinało się na obydwu tylnych kołach ciężarowego samochodu.

Liczne są przykłady odwagi i męstwa, sprytu żołnierskiego i poświęcenia, jakie okazali w boju kierowcy - Kościuszkowcy.

Oto kan. Jabłoński wykonując bojowe zadanie przejechał swym samochodem załadowanym artyleryjskim sprzętem przez przeprawę bardzo silnie ostrzeliwaną przez faszystów. Dowódca drużyny samochodowej plut. Gasperowicz prowadząc pododdział samochodów ciężarowych znalazł się w okrążeniu. W zwycięskiej walce nie tylko przerwano okrążenie, ale wzięto do niewoli kilkunastu hitlerowców.

Pewnego dnia o świcie kierowca ciągnika, kan. Szewcow, otrzymał rozkaz podciągnięcia działa na pozycję. Był pierwszym, który najszybciej zadanie to wykonał. Pomagał jeszcze innym kolegom, a gdy bomb. Siekierzyckiego ugodziła wroga kula, zastąpił go. Zgrana współpraca kierowcy z artylerzystami zapewniła baterii ciągłość prowadzenia ognia.

Podczas walk na przyczółku pod Warką kierowcy „Zisów" plut. Łopaczewski i kpr. Waniołka natknęli się na grupkę uzbrojonych faszystów. Oto zagradzają im drogę faszyści uzbrojeni po zęby — żołnierze-kierowcy przez chwilę zastanawiają się co robić. Trzeba zdążyć na czas. W jednostkach koledzy czekają na żywność. Szybko zdecydowali. Natychmiast zbliżyli się do faszystów, zatrzymali się i wyskoczyli z samochodów, to obrzucając ich granatami to znowu ostrzeliwując z pistoletów. Swą odwagą i szybką decyzją zmusili pięciu faszystów pozostałych przy życiu do poddania się. W ten sposób zniszczyli wroga i zgodnie z rozkazem swego dowódcy dowieźli żywność do miejsca postoju jednostki.

NA WALE POMORSKIM.

Oddzielną kartę w historii oddziałów samochodowych I Armii stanowią walki toczone przez nasze wojsko o Wał Pomorski.

W marcu 1945 roku kierowcy 2 Batalionu Samochodowego otrzymali rozkaz natychmiastowego przewiezienia przeciwlotniczych cekaemów na nowe stanowiska ogniowe. W tym czasie teren walk patrolowany był często przez faszystowskie „Tygrysy". Od kierowców wymagano więc nie tylko doskonałego prowadzenia samochodu i znajomości terenu, ale również umiejętności walki i zachowania zimnej krwi przy zetknięciu się z nieprzyjacielem.

Samochody wyruszyły przed świtem. Do nowych stanowisk pozostało jeszcze około 4 kilometry, gdy dowódca kolumny porucznik Ziętek ujrzał wychodzące z lasu dwa czołgi niemieckie. Faszyści, przypuszczając, że trafiła im się łatwa zdobycz, nie otwierali początkowo ognia do samochodów, lecz postanowili odciąć je od naszych wojsk i uprowadzić z sobą. Kierowcy pomimo zaskoczenia nie stracili zimnej krwi. Natychmiast zmienili kierunek jazdy i z największą szybkością ruszyli przez gęste zarośla w kierunku przeciwległej drogi, aby jak najprędzej wymknąć się z okrążenia i dostać do swoich. Dwóm „ZIS-om" udało się przemknąć w gąszczu leśnym, lecz dwa następne utknęły. Pociski z nieprzyjacielskich czołgów coraz bliżej rozrywały się przy samochodach. wtedy załogi obu ciężarówek i obsługa przewożonych cekaemów postanowiły unieszkodliwić faszystowskie czołgi. Żołnierze, pozostawiwszy samochody w bezpiecznym ukryciu, okopali się szybko, po czym otworzyli ogień w stronę faszystów. Natomiast kierowcy pod komendą porucznika Ziętka, korzystając z osłony, jaką dawał wysokopienny, gęsty las liściasty, przygotowali zasadzkę na drodze, którą zbliżały się czołgi. Na drodze umieszczono kilka wiązek granatów, które zerwały gąsienice w obu hitlerowskich czołgach.



Mroźna zima 1945 roku. Kierowcy oddziału artyleryjskiego czytają na postoju codzienną gazetę frontową: „Zwyciężymy".

Zdjęcie archiwalne.

Teraz nie polscy żołnierze, a faszystowscy czołgiści znaleźli się w potrzasku. Nasi cekaemiści nie pozwolili faszystom nawet wychylić się z czołgów w celu dokonania ewentualnej naprawy uszkodzenia. Po dwugodzinnej walce załogi faszystowskich czołgów poddały się naszym samochodziarzom. Dzięki bohaterskiej postawie dzielnych kierowców nie tylko został uratowany cenny sprzęt, ale zadano nieprzyjacielowi nowe straty.

* * *

Pewnego popołudnia kierowcy 1 batalionu samochodowego: Rogala, Witkowski i Jakubiak prowadząc swe samochody na trasie Złotów—Lipszyce zostali ostrzelani ogniem erkaemów z przydrożnych krzaków. Z podobnej sytuacji istniały dwa wyjścia: mocniej nacisnąć pedał przyspiesznika i zwiększyć szybkość lub wyskoczyć z samochodu i zaatakować napastnika. Nasi kierowcy wybrali drugie wyjście. Odjechawszy kilkadziesiąt metrów dalej, zatrzymali samochody i przydrożnym rowem ruszyli w kierunku miejsca, skąd zostali ostrzelani. Mając erkaem, kilka granatów oraz pistolet, zaatakowali faszystów, którzy po krótkiej walce rzucili się do ucieczki. W udanym pościgu jednego esesmana zabito, 8 zaś pozostałych wzięto do niewoli. Niebezpieczna grupa wrogów na zapleczu została zlikwidowana.

Zdarzało się dość często, że kierowcy zastępowali w boju łącznościowców, piechurów itp. Na Pomorzu położone jest miasto Jastrów. Tam na północ od tego miasta po dłuższej potyczce trzeba było zlikwidować umocnionego jeszcze wroga i zapewnić nieprzerwaną łączność walczącym pododdziałom. Zadanie to wykonała grupa kierowców z kompanii samochodów pod dowództwem ppor. Jurka. Jeszcze kilka godzin utrzymywał swą pozycję nieprzyjaciel, jednak pod siłą uderzenia kierowców zmuszony został do poddania się. Kierowcy likwidując to gniazdo oporu zdobyli 2 karabiny maszynowe, kilka automatów, wzięli do niewoli 14 jeńców. Za ten czyn żołnierze-kierowcy zostali odznaczeni.

NASZ WZÓR ŻOŁNIERZE-KIEROWCY ARMII RADZIECKIEJ

Tak w zwycięskich bojach hartowali się żołnierze służby samochodowej naszego Ludowego Wojska. Długie marsze, szybkość manewrowania, odwaga i śmiałość bojowa żołnierzy-kierowców w dużej mierze przyczyniały się do wspaniałych zwycięstw pododdziałów i oddziałów I i II Armii. Czyny naszych żołnierzy-kierowców dowiodły, że zarówna jakość sprzętu motoryzacyjnego dostarczonego nam bezinteresownie przez Armię Radziecką, jak i wyszkolenie żołnierzy przeprowadzone przez instruktorów radzieckich i polskich stoi na bardzo wysokim poziomie.

W walce z faszystowskim najeźdźcą zahartowała się również ideologiczna postawa żołnierzy młodych wojsk samochodowych. Braterstwo broni kierowców, żołnierzy i oficerów służby samochodowej I i II Armii, a także wspólnie przelana z żołnierzami Armii Radzieckiej krew i piękna bojowa tradycja naszych żołnierzy-kierowców związały służbę samochodową WP nierozerwalnym sojuszem ze służbą samochodową najpotężniejszej armii świata — Armii Radzieckiej



Nie tylko bieżące naprawy, ale nawet remonty silników wykonywali żołnierze frontowcy w warunkach polowych. Na zdjęciu: w czasie postoju pod Kiwercami praca kierowców-mechaników.

Zdjęcie archiwalne

WIERNI BOJOWYM TRADYCJOM.

Chlubne czyny bojowe dokonane przez żołnierzy-kierowców I i II Armii WP w latach minionej wojny mobilizują dziś wszystkich kierowców i mechaników Wojska Polskiego do nowych osiągnięć. Obecnie, gdy cały naród polski twórczą, pokojową pracą walczy o umocnienie swej niepodległości, o wspaniały rozkwit naszej gospodarki, żołnierze Ludowego Wojska Polskiego dokładają wszystkich sił, aby przez przodownictwo w służbie i wyszkoleniu zdobyć dla jednostki swej miano przodującej. Dlatego z takim zapałem żołnierze oddziałów samochodowych wykorzystują każdy dzień swej służby dla gruntownej nauki, do najlepszego użytkowania cennego sprzętu. Wiedzą oni, że sprzęt ten przy odpowiedniej konserwacji i opiece nigdy ich nie zawiedzie.

Z ogromnym zapałem zdobywają również żołnierze-kierowcy wszechstronną umiejętność wzorowego współdziałania ze wszystkimi rodzajami wojsk, zapoznają się z ich taktyką, aby jeszcze ściślej przystosować do niej swe działania. Przyswajanie sobie tych umiejętności, ścisłe przestrzeganie wojskowych regulaminów i przepisów dotyczących racjonalnego użytkowania sprzętu — oto droga, po której idzie dziś wysiłek wszystkich żołnierzy-kierowców naszego wojska, walczących o przodownictwo.

Szkoląc się na wzorach Armii Radzieckiej i na wspaniałych przykładach z życia i służby kierowców-Kościuszkowców, żołnierze służby samochodowej, kierowcy i specjaliści samochodowi WP wnoszą swój wkład w umocnienie siły bojowej naszego Wojska, w umocnienie niepodległości Polski oraz siły całego Obozu Pokoju.



Opowiadań o pełnych chwały tradycjach bojowych służby samochodowej I i II Armii WP słuchają młodzi żołnierze - kierowcy z najwyższym zainteresowaniem. Na zdjęciu: na tle pocztu sztandarowego o historii walk na Wale Pomorskim opowiada oficer K. Bednarczyk.

„KIEROWCA" Wyd. Szefostwo Służby Samochodowej MON. Redaguje zespół. Adres Redakcji: Warszawa, Królewska 1, tel. 820-30 wew. 38-23
Administracja: Warszawa, ul. Grzybowska 77, Konto PKO I-91000, Zdjęcia w numerze: WAF, Zakł. Graf. Wyd. MON, W-wa, Zam. 156 CW-12071